

# 平成24年度税制改正（地方税）要望事項

（新設・**拡充**・**延長**・その他）

No	17	府省庁名	国土交通省
対象税目	個人住民税 法人住民税 事業税 事業税（外形）不動産取得税 <b>固定資産税</b> 事業所税 <b>その他</b> （都市計画税）		
要望項目名	JR北海道等の事業用固定資産に係る課税標準の特例措置の延長及び拡充		
要望内容（概要）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特例措置の対象（支援措置を必要とする制度の概要）</li> <li>（現行）JR北海道、JR四国及びJR九州（以下、「JR北海道等」という。）が所有し、又は借り受け、若しくは利用する事業用固定資産</li> <li>（拡充）借り受ける固定資産の対象に「変電所」を追加</li> <li>・特例措置の内容</li> <li>固定資産税・都市計画税 課税標準 1/2</li> </ul>		
関係条文	<p>地方税法附則第15条の2第2項、地方税法施行令附則第11条の2第2項及び第3項 地方税法施行規則附則第6条の3</p>		
減収見込額	<p>（初年度） ▲7（▲7,668）（平成25年度） ▲6（▲7,635）（単位：百万円）</p>		
要望理由	<p>（1）政策目的 JR北海道等の鉄道路線ネットワークの維持等を通じて地域住民への鉄道サービスの確保を図りつつ、JR北海道等の早期完全民営化に向けた経営基盤の確立を図る。</p> <p>（2）施策の必要性 JR北海道等については、その厳しい経営環境に配慮し、本州の旅客鉄道会社と異なり長期債務を承継しないこととされたほか、経営安定基金を設ける等経営の安定のための特別な施策が講じられているところである。さらに、平成22年12月には、関係3大臣により合意された「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の特例業務勘定における利益剰余金等の取扱いについて」に基づき、JR北海道等への経営自立支援措置を行うこととされたところである。</p> <p>これらの支援措置が講じられる中、これまでJR北海道等は大幅な人員削減等経営の合理化を進めてきているが、地方中枢・中核都市への人口集中が進展し都市間輸送が減少傾向にある中、少子高齢化が進み、高速道路整備に伴う自動車・高速バスとの競争激化する等JR北海道等の経営状況は一層厳しくなっている。このような中、人口高齢化や地球環境問題への対応及び地域経済の活性化に重要な役割を担うJR北海道等の鉄道路線ネットワークを維持しつつ、JR北海道等の早期完全民営化に向けた経営基盤の確立を図っていくためには、引き続き本特例措置を講じることが必要不可欠である。</p> <p>一方、JR北海道においては、幹線鉄道等活性化事業費補助を活用し、平成24年春の開業を目指して札幌線桑園～北海道医療大学間の電化工事を実施している。これに伴い新設される変電所等を第三セクターから借り受けることとなるが、現在、変電所は本特例措置の適用対象となる借り受け固定資産ではないため、今般これを追加することとする必要がある。</p>		
本要望に対応する縮減案			
		ページ	17-1

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	<p>国鉄改革は、日本国有鉄道改革法等に基づき行われた政府全体及び国土交通省の政策体系の中で重要度の高い政策である。</p> <p>政策目標 3 地球環境の保全          施策目標 9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う          政策目標 8 都市・地域交通等の快適性・利便性の向上          施策目標 26 鉄道網を充実・活性化させる          施策目標 27 地域公共交通の維持・活性化を図る</p>
	政策の達成目標	J R北海道等の鉄道路線ネットワークを維持しつつ、J R北海道等の早期完全民営化に向けた経営基盤の確立を図る。
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	従前どおりの延長期間
	同上の期間中の達成目標	J R北海道等の鉄道路線ネットワークを維持しつつ、J R北海道等の早期完全民営化に向けた経営基盤の確立を図る。
政策目標の達成状況	<p>J R北海道等については、経費節減や業務の効率化による経営合理化を進めているものの、地方中枢・中核都市への人口集中や高速道路網の発達のほか全国平均を大きく上回る人口減少による輸送需要の減少や自動車・高速バスとの競争の激化により経営環境は厳しさを増しているため、完全民営化に向けた健全な事業体としての経営基盤を確立するに至っていない。</p> <p>しかしながら、平成19年度から平成23年度の間には路線を廃止することなく、不採算路線を含む鉄道路線ネットワークを維持している。</p>	
有効性	要望の措置の適用見込み	3 鉄道事業者（J R北海道、J R四国及びJ R九州）
	要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	J R北海道等は経営自立に向けて経費削減や業務の効率化を進めてきているが、平成8年度以降、地方中枢・中核都市への人口集中、高速道路網の発達及び少子高齢化の進展などにより輸送量は減少・横ばい傾向にあることから、本特例措置を引き続き適用し、これらのJ R北海道等の経営自立に向けた取組みを下支えすることは大変有効である。
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	J R北海道等及びJ R貨物が国鉄から承継した資産に係る課税標準の特例（承継特例）
	予算上の措置等の要求内容及び金額	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の特例業務勘定による経営安定基金積み増し（無利子貸付方式）並びに設備投資への助成金及び無利子貸付金 5,990億円（平成23～32年度）
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	国においては、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の特例業務勘定からの支援により、J R北海道等の経営の安定化及び設備投資への支援を行っているところであり、地方中枢・中核都市への人口集中等により輸送量が減少・横ばい傾向にある中、本特例措置と相まって、J R北海道等の鉄道路線ネットワークを維持しつつ、J R北海道等の早期完全民営化に向けた経営基盤の確立を図る。
	要望の措置の妥当性	J R北海道等は経営自立に向けて経費削減や業務の効率化を進めてきているが、平成8年度以降、地方中枢・中核都市への人口集中、高速道路網の発達及び少子高齢化の進展などにより輸送量は減少・横ばい傾向にあることから、本特例措置を引き続き適用し、これらのJ R北海道等の経営自立に向けた取組みを下支えすることは大変有効である。

<p>税負担軽減措置等の適用実績</p>	<p>平成18年度 6,761百万円          平成19年度 6,660百万円          平成20年度 6,549百万円          平成21年度 6,326百万円          平成22年度 6,620百万円          制度創設時から対象がJR北海道等3社であり、想定外に僅少であったり、特定の者に偏っていない。</p>
<p>税負担軽減措置等の適用による効果（手段としての有効性）</p>	<p>JR北海道等の鉄道路線ネットワークを維持しつつ、JR北海道等の早期完全民営化に向けた経営基盤の確立が図られる。</p>
<p>前回要望時の達成目標</p>	<p>JR北海道等について、できる限り早期の完全民営化に向けて、経営基盤の確立を図り、鉄道路線ネットワークを維持する。</p>
<p>前回要望時からの達成度及び目標に達していない場合の理由</p>	<p>JR北海道等については、経費節減や業務の効率化による経営合理化を進めているものの、地方中枢・中核都市への人口集中や高速道路網の発達のほか、全国平均を大きく上回る人口減少による輸送需要の減少や自動車・高速バスとの競争の激化により経営環境は厳しさを増しているため、完全民営化に向けた健全な事業体としての経営基盤を確立するに至っていない。</p>
<p>これまでの要望経緯</p>	<p>昭和61年度税制改正要望提出（創設）          平成7年度税制改正要望提出（対象に貸し付けを行う法人を追加）          平成9年度税制改正要望提出（延長）          平成10年度税制改正要望提出（貸付法人の貸し付ける資産に車両を追加）          平成14年度税制改正要望提出（延長、貸付法人に交通エコロジー・モビリティ財団を追加）          平成15年度税制改正要望提出（対象に鉄道・運輸機構から借り受ける新幹線鉄道を追加、新幹線特例と連乗）          平成19年度税制改正要望提出（延長）</p>